

Proyecto de revitalización de 18 de julio desde la mirada de agrupaciones ciclistas

Motivaciones para la transformación

En agosto de 2017 la Intendencia de Montevideo presentó el proyecto de “Revitalización de la avenida 18 de Julio”, por parte del Grupo de Trabajo, integrado por los departamentos de Planificación, Movilidad Urbana y de Desarrollo Urbano.

El proyecto buscaba “revitalizar” el centro de Montevideo. *“Por su rica historia, sus valores urbanísticos y arquitectónicos, sus posibilidades comerciales y su potencial para fomentar la convivencia, la avenida 18 de Julio tiene que ser el corazón de ese cambio. En los últimos años, vecinos, comerciantes e Intendencia hemos trabajado para revitalizarla. Es posible y necesario dar un salto cualitativo, para mejorar el uso del espacio público:*

- *Disminuir de la contaminación atmosférica y sonora.*
- *Generar verde en sus veredas y hacerla más atractiva.¹”*

Para ello *“En 2016 la Intendencia creó un grupo de trabajo para analizar una reestructura más profunda de 18 de Julio. En primera instancia participaron los departamentos de Planificación, Movilidad y Desarrollo Urbano. Se analizaron antecedentes (Propuesta Gehl, corredores urbanos, etc.). Se realizó un diagnóstico de la situación y se definieron los criterios que deben guiar la transformación ²”.*

Cuando se describía el problema, se mencionaba:

- *“Hasta cinco mil peatones por hora circulan por veredas irregulares y estrechas.*
- *Mobiliario obsoleto y numerosas barreras para la circulación (comercio informal, paradas atestadas en horas pico).*
- *El transporte público en 18 de Julio presenta posibilidades de mejora:*
 - *Por hora circulan más de 200 buses con baja ocupación.*
 - *Más de 30 líneas tienen recorridos superpuestos.*
 - *Se acumulación de ómnibus en las paradas.*
 - *Muy baja velocidad comercial (promedios de 10 km/h a lo largo de todo el día, llegando a sólo 6 km/h en horas pico).*
 - *Sólo 8% de la movilidad es en autos particulares, pero utilizan 50% del espacio público.*
 - *Aire con contaminación superior a lo aconsejable para la salud.*
 - *Ruidos por encima de lo tolerable.*
 - *Creciente circulación de ciclistas, con muy malas condiciones de seguridad ³”*

Y los criterios para guiar la transformación de la principal avenida eran:

“Transformar 18 de Julio en un ejemplo de espacio público saludable que promueva la convivencia.

- *Ampliar y mejorar el espacio para los peatones.*
- *Garantizar condiciones adecuadas para el uso de bicicletas.*
- *Priorizar y optimizar el transporte colectivo.*
- *Mejorar la calidad ambiental (contaminación atmosférica y sonora).*
- *Impulsar la movilidad eléctrica.*
- *Crear espacios verdes.*
- *Modernizar, ordenar y optimizar el uso del espacio público.*
- *Generar espacios de convivencia.*
- *Potenciar la actividad cultural y comercial.⁴*

Entre los beneficios del proyecto se incluían:

- *“Se crea un área de convivencia en un espacio público recuperado para los ciudadanos en el corazón simbólico de la ciudad.*
- *Se simplifica el transporte público en la avenida, mejorando eficiencia, calidad y la velocidad, disminuyendo su impacto.*
- *Se incorporan unidades de transporte eléctrico de última generación, haciendo crecer su atractivo.*
- *Se jerarquiza el transporte activo, con espacios para peatones y ciclistas.*
- *Se reduce el ruido y la contaminación atmosférica de 18 de Julio.*
- *Se genera un área en el Centro que abre oportunidades para la cultura y el comercio.*
- *Obras rápidas, de poco impacto y de inversión moderada.”*

El cronograma del proyecto especificaba:

- *“Enero - marzo 2017: se definió el proyecto.*
- *Abril 2017: se aprobó el presupuesto y se creó el equipo ejecutivo que lo coordina.*
- *Mayo - agosto 2017: intercambios con los colectivos involucrados.*
- *Junio - octubre 2017: diseño del proyecto ejecutivo.*
- *Primer trimestre 2018: inicio de obras físicas.*
- *Mediados 2019: puesta en funcionamiento inicial.*
- *Dos o tres años siguientes: fin de la transformación del transporte público⁵.*

Ires y venires

El costo del proyecto se estimaba en 120 millones de pesos (aprox 4 millones de dólares). Y sería financiado por la Intendencia de Montevideo “con fondos presupuestales”.

Cuando los colectivos y organizaciones ciclistas fuimos consultados respecto de la solución propuesta para la circulación en bicicleta (una ciclo vía a lo largo de toda la avenida, al centro de la calzada), manifestamos nuestros reparos. Los mismos se enfocaban en la seguridad ciclista, principalmente en las intersecciones, pero también en los giros a la derecha, y la salida de la ciclo vía a mitad de cuadra para acceder a los servicios y comercios existentes en la avenida.

El proyecto original tuvo fuertes críticas -y muy mediáticas, con intervenciones en todos los medios de prensa- fundamentalmente por parte del presidente de la principal empresa de transporte público colectivo de la capital, Juan Salgado.

Tras la "polémica" generada por las críticas del presidente de Cutcsa al proyecto, el Director de Planificación de la Intendencia de Montevideo, Dr. Ramón Méndez, concurrió a la Junta Departamental a explicar los alcances y el estado del mismo.

Ramón Méndez consideró que Cutcsa *"es un actor fundamental porque es la principal empresa de transporte de Montevideo; aunque al mismo tiempo es un actor más que escuchamos, como cualquier otro"*⁶.

"Luego de escucharlos tomamos nuestras propias decisiones como administración sobre la base de nuestros estudios técnicos y de nuestras convicciones", advirtió. Indicó, además, que el empresario y asesor del presidente Tabaré Vázquez conocía el proyecto desde diciembre de 2016, cuando *"se le entregó un informe de unas 20 páginas acerca de hacia dónde queríamos ir con la empresa"*⁷.

También dijo que no tiene el proyecto alternativo que Salgado entregó después a la Intendencia y que según dijo el presidente de Cutcsa a El País, contiene propuestas para mejorar la circulación que van más allá de la principal avenida.

El Director de Planificación reiteró en su intervención en la Junta Departamental que el proyecto sigue su curso y comentó que la Intendencia de Montevideo contrató a una empresa para estudiar uno de sus puntos más controvertidos: la ciclovía que atraviesa de punta a punta 18 de Julio, en medio de los ómnibus (la idea es retirar los autos particulares y dejar solo las líneas de transporte colectivo).⁸

El 17 de abril de 2018, en conferencia de prensa, el Secretario General de la Intendencia de Montevideo, Fernando Nopitsch, había señalado que el proyecto de 18 de Julio es una prioridad para la administración del Ing. Daniel Martínez. Allí se había confirmado que el proyecto seguiría su marcha, a pesar de las críticas recibidas de distintos actores, entre ellos del presidente de Cutcsa Juan Salgado.

La conferencia de prensa fue convocada a raíz de una entrevista que salió publicada en el Semanario Crónicas, donde la periodista María Noel Durán preguntaba al Director de Movilidad Urbana de la Intendencia de Montevideo, Pablo Inthamoussu: *"¿El proyecto de 18 de Julio que prometía darle más lugar a las bicicletas, al transporte público y a los peatones, al tiempo que se prohibirá el tránsito de autos particulares y taxis está dentro de esas prioridades?"*. La respuesta de Inthamoussu fue *"en este momento no"*⁹.

Varios meses después (22 de octubre de 2018), el Director de Movilidad Urbana de la Intendencia de Montevideo, Pablo Inthamoussu manifestó en una entrevista radial (Radio Universal, programa Fuentes Confiables) que *"No habrá ciclovía por el medio de 18. Va a estar sobre el lateral. Los ciclistas nos hicieron comprender que es mejor así. La fecha de inicio de la ejecución va a ser marzo o abril del 2019. Trabajamos desde agosto a la fecha en la planificación de obras. Llegamos a una síntesis y se lo presentamos a Daniel Martínez que nos dio el ok. Tenemos el proyecto ya definido"*¹⁰.

Ahora, en noviembre de 2018 la Intendencia de Montevideo presentó el nuevo proyecto de “reestructura de la Avenida 18 de Julio” denominado “18 de julio a escala humana”, ahora por parte de los departamentos de Desarrollo Urbano y Movilidad Urbana.

El nuevo proyecto “busca transformar la principal avenida de la ciudad en un ejemplo de espacio público saludable que promueva la convivencia entre todos quienes utilizan la avenida: peatones, ciclistas, usuarios/as del transporte público, comerciantes, quiosqueros/as, vendedores/as ambulantes”¹¹.

2018 - Nuevas motivaciones para la transformación.

Tiene como objetivo general la “Revitalización urbana de la principal avenida para reforzar su carácter de convivencia, lugar de encuentro y significancia para la ciudad” y como objetivos específicos:

- *Revalorizar el Espacio Público*
- *Promover la Movilidad Sostenible*
- *Mejorar la Calidad Ambiental*

Las claves del proyecto son:

- *Prioridad Movilidad Sostenible:*
 - *Incorporación de 10 unidades eléctricas CA1*
 - *Incorporación de vegetales en el sector de veredas a ampliar*
- *Espacios Públicos:*
 - *Ampliación de aceras*
 - *Recuperación de veredas*
 - *Ampliación de la Explanada*
 - *Recuperación del estacionamiento de Plaza Fabini*
 - *Mantenimiento y mejoras de las plazas e iluminación escénica de edificios patrimoniales* ¹²

En cuanto a la movilidad sostenible se expresa:

- *Circuito peatonal:*
 - *Ensanche y mejoras de veredas*
 - *Aceras rebasables y ampliación de esquinas*
- *Transporte Público:*
 - *Preferencia de circulación*
 - *Racionalización progresiva STM (-20%)*
 - *Mejora del pavimento vial*
 - *Bicicletas:*
 - *Incorporación de infraestructura para la bicicleta*

Caminabilidad:

- *Garantizar faja peatonal*
- *Gestionar*
- *Fiscalizar*
- *Mantener*

y se presentan las diferentes Soluciones por sector de la principal avenida:

- **Tramo A** (*Plaza Independencia a Cuareim*):
un carril exclusivo Solo Bus contra el cordón por sentido y un carril compartido bici/auto por sentido en el centro. Prohibición de estacionar [nota de la redacción: debe decir “circular”, no “estacionar”] autos de L a V de 16 a 19 hs en sentido saliente.
- **Tramo B** (*Cuareim a Ejido*):
un carril exclusivo Solo Bus contra el cordón por sentido y un carril compartido bici/auto por sentido en el centro. Prohibición de estacionar [nota de la redacción: debe decir “circular”, no “estacionar”] autos de L a V de 16 a 19 hs en sentido saliente.
- **Tramo C** (*Ejido a Barrios Amorín*):
ensanche de la explanada de la Intendencia de Montevideo, ciclovía de 1,80 mts contra el cordón y un solo carril Solo Bus (conviven bus/bici) por sentido y un carril central por sentido para el automóvil.
- **Tramo D** *Carril Bus- bici de grandes dimensiones en ambos sentidos contra los cordones (1,80 mts carril bici, y 3,70 mts carril Bus). Carril en ambos sentidos por el medio de la calzada para autos en régimen de 45 k/h.*

En cuanto al cronograma se expresa:

“La fecha de inicio (día a confirmar) corresponde a la presentación del proyecto Ejecutivo.

Luego sobreviene la etapa de licitación y el inicio de obra física está previsto para mediados del año 2019.

*A la fecha (23 de noviembre de 2018) se está en etapa de reuniones con los grupos de interés (peatones, ciclistas, Grupo Centro, Consejo Consultivo de Transporte, vendedores ambulantes, quiosqueros, etc) y posterior ajuste del anteproyecto para transformarlo en proyecto ejecutivo”.*¹³

El costo del proyecto se estima en 12 millones de dólares.

Algunas diferencias entre el proyecto anterior y el nuevo respecto a la movilidad son:

- se eliminó la transformación del transporte público colectivo de pasajeros, que en el

proyecto original era con 3 líneas de ómnibus articulados eléctricos y en el proyecto actual seguirá siendo con la misma cantidad de unidades que en la actualidad (luego de una racionalización de la cantidad de unidades que ya se realizó, en horario valle), con el único cambio de la incorporación de 10 unidades eléctricas para la línea CA1.

- se eliminó la prohibición de circular con vehículos motorizados particulares en el sector entre Plaza Independencia y Ejido, contempladas en el proyecto original, y actualmente dejado de lado (salvo en el horario entre 16:00 y 19:00, y solo en el sentido de circulación Ciudad Vieja hacia Centro, de lunes a viernes)
- la ciclovía con segregación física instalada en el centro y a lo largo de toda la avenida en el proyecto original, fue sustituida en el nuevo proyecto por un carril compartido entre todos los vehículos, con limitación de la velocidad máxima autorizada a 30 km/h (carril compartido 30 km/h) en el sector de la avenida entre Plaza Independencia y Ejido y una ciclovía sin segregación física en el sector entre Barrios Amorin y Obelisco,

Ambos proyectos entendemos que mejoran significativamente la caminabilidad en la principal avenida de la capital, ya sea por la ampliación de veredas en el sector entre Cuareim y Ejido, como por el retiro de mobiliario urbano obsoleto, degradado y sin uso y la alineación del nuevo mobiliario (incluidos kioscos), y -en el nuevo proyecto- mediante la solución en un par de sectores donde las personas que caminan se veían obligadas a realizar recorridos más largos debido a la priorización del tránsito vehicular (frente a la explanada de la Intendencia de Montevideo “tramo C” y a la sede del Ministerio de Salud Pública -en 18 de julio y Brandzen-).

Ambos proyectos entendemos que buscan mejorar notoriamente la imagen de la principal avenida mediante la unificación, mejora e instalación de mobiliario urbano nuevo. Estas acciones se unen con políticas aplicadas por la Intendencia de Montevideo desde hace varias administraciones: mejora de fachadas, retiro de cartelera comercial invasiva, intervención de cortinas metálicas, iluminación led, etc..

Ambos proyectos entendemos que buscan la revitalización de la avenida, el mayor centro comercial a cielo abierto, así como de la actividad social, cultural y ciudadana que se desarrolla en torno a dicho eje vial.

El nuevo proyecto entendemos que no logrará una mejor habitabilidad de la avenida en tanto se mantendrá (con una leve reducción) el nivel de ruido y la contaminación del aire debido a la combustión de vehículos motorizados (que mayormente seguirán siendo a combustión interna). El anterior proyecto lograba niveles de ruido y calidad del aire sustancialmente menores en tanto se limitaba la circulación de vehículos motorizados particulares (en un sector de la avenida) y sustituía el transporte público colectivo actual por unidades eléctricas.

En proyecto original tenía un costo de aproximadamente 4 millones de UDS y el actual tiene un costo de USD 10.000.000.

Consideraciones que realizamos respecto a la bicicleta:

Respecto a la solución lograda para la circulación en bicicleta por la avenida 18 de julio en el nuevo proyecto difundido por la Intendencia de Montevideo, cabe realizar las siguientes puntualizaciones:

- Consideramos a la bicicleta como un vehículo con pleno derecho a la circulación en la ciudad. Así lo considera también la legislación departamental y nacional vigente. Asimismo promovemos el respeto entre los usuarios del espacio vial, compartiendo el tránsito. Buscamos construir una ciudad más amigable, animada, atractiva, inclusiva, sustentable, saludable y segura.
- el carril compartido con limitación de velocidad máxima de 30 km/h (carril compartido 30 km/h) no puede ser considerado “infraestructura para bicicletas”, por el carril compartido 30 km/h circularán bicicletas, autos, pero también ómnibus (para realizar adelantamientos, durante la distancia que sea necesaria), taxis, vehículos de reparto de mercaderías, servicios de transporte oneroso de pasajeros brindado por vehículos particulares y plataformas electrónicas (apps), motos y otros vehículos que circulan actualmente por la principal avenida
- por el carril compartido 30 km/h deberían circular todos aquellos mayores de 14 años, ya que por normativa departamental les está prohibido circular por la vereda. Asimismo los menores de 14 años no pueden circular por la calzada, salvo por las avenidas secundarias a los paseos públicos o por pistas especiales destinadas al tránsito de ciclistas. Si se considera que el carril compartido 30 km/h es “infraestructura para bicicletas”, entonces también los menores de 14 años deberían circular por dicho carril.
- el carril compartido 30 km/h tiene serias dificultades para que ciclistas accedan y salgan de la avenida
- el carril compartido 30 km/h tiene serias dificultades para que el ciclista gire a la derecha. Quienes circulan en bicicleta deberían invadir el carril Solo Bus, y hacer el giro. Si por el carril Solo bus circulan varias unidades de transporte público colectivo, la persona en bicicleta quedará detenido en el medio del carril compartido 30 km/h hasta que las unidades de transporte adelanten y le permitan cambiar de carril y girar a la derecha.
- el carril compartido 30 km/h tiene serias dificultades para que quienes circulan en bicicleta se detengan en medio de una cuadra
- la circulación por el carril compartido 30 km/h desconecta a ciclistas de los servicios de la avenida. Al estar circulando por el carril más alejado de la vereda, quedan desconectado de comercios, instituciones y servicios de la avenida

- el carril compartido 30 km/h expone a ciclistas a potenciales colisiones con otros vehículos, tanto en su sentido de circulación, como en sentido contrario (en tanto no hay separación física o cantero central)
- el carril compartido 30 km/h expone a ciclistas debido al adelantamiento de ómnibus de transporte público colectivo por la existencia de paradas alternadas, lo que obliga a los mismos a salir del carril Solo Bus constantemente para realizar el adelantamiento de las unidades detenidas, avanzando entonces sobre el carril compartido 30 km/h

dudamos que ésta última observación permita generar en potenciales ciclistas la sensación de seguridad buscada. Hay un carril de “prioridad” ciclista, pero en la realidad no lo es. El que haya “infraestructura” específica para circular en bicicleta debería generar expectativa de seguridad en potenciales ciclistas, y en la realidad, la solución encontrada no la genera. No lograremos que jóvenes (recordemos que hasta 14 años se puede circular por la vereda, pero sí pistas destinadas a la circulación en bicicleta, hasta menores deben circular por éstas) y otros actores vulnerables al tránsito como podrían ser las personas mayores se incorporen al ciclismo urbano,

una política pública de promoción del uso de la bicicleta tiene que ser inclusiva y las soluciones propuestas deben lograr que todas las personas, independientemente de su edad o condición física, puedan circular de forma segura por la ciudad. Si bien las infancias hasta 14 años pueden circular por la vereda, algunos sectores de la avenida presentan -aún con la reforma planteada- anchos donde no es conveniente la circulación de bicicletas.

si se aplica el artículo que establece que está prohibido circular en bicicleta a menores de 14 años, salvo por las avenidas secundarias a los paseos públicos o por pistas especiales destinadas al tránsito de ciclistas, con la propuesta presentada, se expone a ciclistas menores de edad a riesgos importantes.

en tanto la velocidad ciclista es inferior a 30 km/h, la circulación en bicicleta, por el medio del carril, generará que los vehículos motorizados enlentezcan la velocidad, al no poder adelantar. Esta situación, donde el vehículo motorizado puede circular hasta 30 km/h pero en los hechos no podrá hacerlo ni a 20 km/h o menos cuando tiene una bicicleta delante, entendemos puede generar molestias, broncas, bocinazos, todas situaciones de potencial violencia y miedo hacia los actores más vulnerables: ciclistas,

según se ha informado por parte de la Intendencia de Montevideo, en la avenida 18 de julio, en el carril compartido 30 km/h, las personas en bicicleta podrá circular por el medio del carril. Esto implica una modificación del digesto departamental. Es de esperar que esta modificación sea trasladada a toda la ciudad de Montevideo y no solo limitada a la principal avenida. Tener diferentes normativas y formas de conducción en diferentes sectores de la ciudad dificulta su comprensión tanto por ciclistas como por parte de otros actores del tránsito y redundará en una mayor posibilidad de siniestralidad,

como ya hemos expresado el carril compartido 30 km/h no es infraestructura para bicicletas” y como mencionamos anteriormente, en tanto la normativa departamental establece que las personas que circulen “en bicicleta por la vía pública están obligadas a circular junto al borde derecho de la calzada, una detrás de la otra, es decir de una en fondo, salvo en las sendas o partes de la calzada destinadas exclusivamente para bicicletas ¹⁴”, se requiere un cambio de la normativa al respecto.

en un tramo total de 3.300 mt, la avenida tendrá dos tipologías diferentes para la circulación en bicicleta, ambas con diferentes reglas y comportamientos. A la vez, las soluciones hasta ahora publicitadas para la continuación de la micro red que conecta con la avenida 18 de julio (Fernández Crespo, Morquio, Ricaldoni-Avda Italia y Blvr. Artigas, y la existente Frugoni), son todas tipologías diferentes a las proyectadas en 18 de julio,

Entendemos que la variación en las tipologías, tanto en lo propuesto dentro del tramo de 18 de julio, así como las ya realizadas en el resto de la ciudad, no aportan a simplificar el entendimiento respecto al funcionamiento de las mismas por parte de ciclistas u otros actores del tránsito.

la solución lograda para la avenida 18 de julio, entre Barrios Amarin y el Obelisco si bien se la menciona como un “carril Bus/Bici”, en realidad (y tal como se presenta en los gráficos e imágenes) es una ciclovía contigua a un carril Solo Bus. También se menciona que el carril Bus/Bici será para *“la circulación del transporte colectivo de pasajeros, de taxi con pasaje y de bicicletas ¹⁵”*

La solución de la ciclovía si bien es adecuada en términos técnicos, adolece de serios problemas en las paradas de transporte público, donde quién va en bicicleta deberá detener la marcha y ceder el paso a los ómnibus, lo que presumimos no alentará el uso de la bicicleta por parte de potenciales ciclistas y será una limitación importante para actuales ciclistas, quienes hoy día circulan sin detenciones,

la posibilidad de estacionar sobre la ciclovía los días sábados y domingos atenta contra su uso por parte de potenciales ciclistas y genera un mensaje manifiestamente contradictorio: estacionamiento de vehículos motorizados sobre un sitio destinado para la circulación exclusiva en bicicleta. Esto -simbólicamente- podría estar reforzando un problema que ya existe en la ciudad que es el no respeto de la prohibición de estacionar vehículos en las sendas específicas para bicicleta,

la posibilidad mencionada en el punto anterior, además atenta contra la posibilidad de uso de la ciclovía por parte de personas que quieren hacer un uso recreativo de la bicicleta y dar sus primeros pasos en días (sábado, domingo, feriados) con menor actividad laboral y de tránsito. Deberán circular por el carril Solo Bus, tanto en el carril Solo bus (entre Plaza Independencia y Ejido) como en la ciclovía (entre Barrios Amarin y el Obelisco) los taxis y servicios de transporte oneroso de pasajeros brindado por vehículos particulares y plataformas electrónicas podrán detenerse a levantar y bajar pasajeros, lo que obligará al transporte público y ciclistas (respectivamente) a salir del carril asignado, con el consiguiente riesgo sobre la población

ciclista (en ambas situaciones). En un caso la unidad de transporte público colectivo deberá salir del carril Solo bus para adelantar al vehículo detenido e invade el carril compartido 30 km/h, y en el otro caso la persona en bicicleta deberá salir de la ciclo vía, e invadir el carril Solo bus,

no se indica en el nuevo proyecto si los vehículos afectados a mudanzas, descarga de mercaderías, transportes de caudales, y otros podrán estacionar sobre el carril Solo bus y sobre la ciclo vía. En el anterior proyecto se daban soluciones puntuales para cada caso (horario y fecha especial para mudanzas, dársenas reservadas en las calles laterales para descargar mercadería, o incluso dársenas en 18 de julio con horarios especiales para transporte de caudales). Si no se recurre a soluciones puntuales, nuevamente estas situaciones, atentarán contra el buen uso de los carriles propuestos.

en tanto no se sustituya una cantidad significativa de unidades de transporte público colectivo de pasajeros por unidades eléctricas, se racionalice su cantidad, y no se restrinja la circulación motorizada particular, la población ciclista en particular, por su ubicación en el medio de la avenida en el carril compartido 30 km/h, estará expuesta a una mayor cantidad de gases provenientes de las emisiones de los motores de combustión interna, y las personas vecinas y peatones seguirán expuestos a la misma exposición que se encuentran en la actualidad,

idéntica situación se generará con respecto a la exposición al ruido,

a la diversidad de tipologías, la diversidad de normas según diferentes sectores de la ciudad y la generación de carriles preferenciales o exclusivos, en tanto la normativa obliga a “Siempre que, contiguo a una vía de tránsito, se haya establecido un camino para bicicletas, las personas en bicicleta transitarán por él y no usarán la vía general de tránsito”¹⁶ genera confusión y desprotección legal, en particular a ciclistas. Si circulando en bicicleta debe abandonar el carril compartido 30 km/h cuando es obligatorio circular por él, tal acción desprotege legalmente ante un siniestro. Si ciclistas deben abandonar el carril exclusivo (ciclo vía) e invadir el carril Solo bus para adelantar a un vehículo estacionado, tal acción nuevamente les deja en una condición de desprotección legal legalmente.

También surgen otras dudas. ¿por dónde circularán los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), como unicyclos, bicis, triciclos, patinetas, monopatines eléctricos, segway, etc en 18 de julio?. En una entrevista radial (Radio Universal, programa Fuentes Confiables) el Director de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, Pablo Inthamoussu dijo que éstos rodados eléctricos, “no están reglamentados. El Estado viene después de las novedades tecnológicas. Va mucho más rápida la tecnología. Se ven vehículos extraños y ver donde los catalogamos, si deben o no ser empadronados ¿Esa moto eléctrica debe usar casco? Yo creo que sí, pero no hay nada concluyente, creo que un momento tendremos que tomar una decisión”. Ya hay legislación al respecto en otras ciudades del mundo (incluso en Latinoamérica) y vale la pena estudiar la introducción de esta “novedad” en la circulación de la principal avenida. Éstos vehículos de reciente aparición en la ciudad de Montevideo, en la avenida 18 de julio ¿por dónde deben circular? Por la vereda suponemos que no. (aunque el personal del Ministerio del

Interior circula en segways sobre la vereda ¿por el carril compartido 30 km/h? ¿por la ciclovía?

La tipología de la avenida 18 de julio en el sector entre Plaza Independencia y Ejido fue la solución encontrada en Madrid, en la Gran Vía, con varias diferencias, entre ellas que en la capital española se prohibió la circulación para todo vehículo que no cuente con etiqueta ambiental (que no sea eléctricos o híbridos) y quienes viven en la zona (más 20 personas invitadas por mes) en un área de 472 hectáreas. En el caso de la principal avenida de la capital montevideana no hay tal prohibición de vehículos motorizados particulares (salvo lo mencionado de lunes a viernes, de 16:00 a 19:00 y solo entre quienes circulan en sentido Ciudad Vieja-Centro, dentro del sector Plaza Independencia y Ejido)

En la ciudad de Madrid existen 80 km de calles con la componente carril Solo Bus más carril compartido 30 km/h (igual a lo que se propone en 18 de julio entre Plaza Independencia y Ejido) y se proyecta un aumento importante de esta tipología. Además hace 4 años que está implementada la tipología. Y es una de las ciudades de Europa donde esta tipología está más extendida. En la ciudad de Montevideo sería la primer aplicación de esta tipología en todo el departamento.

Desde 2010 en Madrid la bicicleta circula por el centro del carril, en toda la ciudad. Actualmente esta norma se cumple en la mayor parte de los casos y el tránsito automotor se han acostumbrado a ello. *“Aún así, tras 8 años, todavía hay desconocimiento de quien se pone al lado y te dice “que vas por todo el medio””*.

Desde 2014 se han ido pintando en Madrid ciclocarriles, en el carril derecho, en 330 km de calles. Este tipo de infraestructura ha generado en parte de la población a sentirse legitimada a usar la calzada. También hay quienes opinan que se dificulta circular por carriles que aún no han sido señalizados.

Comparando la situación de Montevideo con Madrid, se puede decir que:

Madrid cuenta con una normativa favorable,

Madrid cuenta con la tipología extendida en diferentes sectores de la ciudad,

las personas que conducen autos madrileños están acostumbrados a que la bicicleta circule por el medio del carril en toda la ciudad,

la incorporación del Sistema de Bicicleta Pública (eléctrica) extendido por toda la ciudad de Madrid, ha colaborado en la visibilidad de la bicicleta como modo de transporte,

la configuración del carril Solo Bus junto al carril compartido 30 km/h “no es querido por la mayoría y aún genera conflicto”,

Nos queda expresar que a pesar de las diferencias con este proyecto, no seremos las agrupaciones de ciclistas abajo firmantes, quienes pongamos el palo en las ruedas, esperemos los mejores resultados y políticas serias que protejan a quienes se mueven en bicicleta.

Agradecemos las opiniones volcadas para esta nota por las personas y organizaciones consultadas:

Ricardo Marqués Sillero – Universidad de Sevilla – Asociación Acontamano

Sebastián Reyes García

Agustín Greif

Asociación Pedalibre (Madrid) – Miguel Andrés – Responsable de Ciclismo Urbano

En bici por Madrid – Iván Villarrubia

Madrid Ciclista

Firman:

Liberá tu bicicleta
Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano (TACU)
Urubike
Unibici

Referencias:

1 Proyecto 18 de Julio. Intendencia de Montevideo. Disponible en:
http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/presentacion18dejulio2017_1.pdf

2 Proyecto 18 de Julio. Intendencia de Montevideo. Disponible en:
http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/presentacion18dejulio2017_1.pdf

3 Proyecto 18 de Julio. Intendencia de Montevideo. Disponible en:
http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/presentacion18dejulio2017_1.pdf

4 Proyecto 18 de Julio. Intendencia de Montevideo. Disponible en:

http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/presentacion18dejulio2017_1.pdf

5 Proyecto 18 de Julio. Intendencia de Montevideo. Disponible en: http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/presentacion18dejulio2017_1.pdf

6 Diario El País, nota titulada “IMM contrató empresa para estudiar ciclovía de 18 de Julio”, 27/04/2018 Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/imm-contrato-empresa-estudiar-ciclovía-julio.html>

7 Diario El País, nota titulada “IMM contrató empresa para estudiar ciclovía de 18 de Julio”, 27/04/2018. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/imm-contrato-empresa-estudiar-ciclovía-julio.html>

8 Diario El País, nota titulada “IMM contrató empresa para estudiar ciclovía de 18 de Julio”, 27/04/2018. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/imm-contrato-empresa-estudiar-ciclovía-julio.html>

9 Diario El País, nota titulada “IMM contrató empresa para estudiar ciclovía de 18 de Julio”, 27/04/2018. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/imm-contrato-empresa-estudiar-ciclovía-julio.html>

10 Radio Universal, programa Fuentes Confiables /10/2018. Disponible en: <https://970universal.com/2018/10/22/en-marzo-2019-comienzan-obras-para-racionalizar-circulacion-por-18-de-julio/>

11 Montevideo Mejora, actualización: 27/11/2018. Disponible en: http://www.montevideo.gub.uy/SigesVisualizadorMM/faces/detalle.xhtml?proy_id=247

12 Montevideo Mejora, actualización: 27/11/2018. Disponible en: http://www.montevideo.gub.uy/SigesVisualizadorMM/faces/detalle.xhtml?proy_id=247

13 Montevideo Mejora, actualización: 27/11/2018. Disponible en: http://www.montevideo.gub.uy/SigesVisualizadorMM/faces/detalle.xhtml?proy_id=247

14 Digesto Departamental Artículo D.690 Disponible en: <http://normativa.montevideo.gub.uy/articulo/66099>

15 Montevideo Mejora, actualización: 27/11/2018. Disponible en: http://www.montevideo.gub.uy/SigesVisualizadorMM/faces/detalle.xhtml?proy_id=247

16 Digesto Departamental Artículo D.691 Disponible en: <http://normativa.montevideo.gub.uy/articulo/66100>